

# Ottendorfer Zeitung

Lokal-Anzeiger für Ottendorf-Okrilla und Umgegend

## Unterhaltungs- und Anzeigebblatt

Diese Zeitung veröffentlicht die amtlichen Bekanntmachungen des Gemeinderates zu Ottendorf-Okrilla.

Mit den Beilagen „Neue Illustrierte“, „Mode und Heim“ und „Der Kobold“.

Schriftleitung, Druck und Verlag Hermann Rühle, Ottendorf-Okrilla.

Abgaben werden an den Erscheinungstagen bis 12 Uhr vormittags 10 Uhr in die Geschäftsstelle erbeten.  
Die Festschließung des Anzeigenspreises wird bei eintrübender Änderung eine Nummer vorher bekanntgegeben.  
Jeder Anspruch auf Rückzahl. erlischt, wenn der Anzeigensbetrag durch Abzug eingegangen werden muß oder wenn der Auftraggeber in Konkurs geht.

Gemeinde-Giro-Konto Nr. 136.

Nummer 58

Sonntag, den 20. Mai 1928

27. Jahrgang.

## Alles wählt am 20. Mai „Deutsche Volkspartei“ (Liste 4)

### Vertikales und Sächsisches.

Ottendorf-Okrilla den 19. Mai 1928.

Wahlrecht ist Wahlpflicht! Wahlzeit von vormittags 8 Uhr bis nachmittags 6 Uhr.

Früh das ganze Jahr erhält sich der Humor und die gute Laune bei den Lesern der Ottendorfer-Blätter. Dieses wöchentlich erscheinende Familienwochenblatt enthält in jedem Heft so viele gute neue Witze, Anekdoten und Humoresken, so reichhaltige Auswahl aktueller Klößen, Satiren und Gedichte, daß jeder Leser durch die Lektüre erfreut und erheitert wird und die gute Laune nicht so leicht wieder verlieren kann. Das Bildmaterial setzt sich aus Gemälden, Zeichnungen und Karikaturen erster Künstler zusammen und ist stets in hervorragender Weise reproduziert. Die Mittel-ecke unterhält die Nachdenklichen und die jeweils erneuerte Preisangabe mit den ansehnlichen Geldpreisen ist Anregung und Freude für jene, die aus eigenem Willen einen guten Einfall produzieren und der Redaktion mitteilen. Da die Ottendorfer-Blätter unpolitisch sind, nur den Humor an sich dienen, sind sie das Witzblatt für jeden. Das Abonnement auf die Ottendorfer-Blätter kann jederzeit begonnen werden. Bestellungen nimmt jede Buchhandlung und jedes Postamt entgegen, ebenso auch der Verlag in München, Residenzstraße 10. Die seit Beginn eines Vierteljahres bereits erschienenen Nummern werden neuen Abonnenten auf Wunsch nachgeliefert.

**Radeberg.** Erstes Gauschießen vom Gau Dresden-Nord im Sächsischen Wettinschießbunde. Vom 30. Juni bis 3. Juli 1928 findet in Radeberg das erste Gauschießen vom Gau Dresden-Nord statt. Am Sonnabend ist im Schützenhaus Kommerz mit Gründungsfeier; Sonntag nachmittags ein Festzug durch die Stadt geplant. In allen Tagen wird auf dem neu ausgebauten Schießstand um die Gaumeisterschaft gekämpft.

**Heidenau.** Ein schweres Autobus-Unglück ereignete sich am Himmelfahrtstag (17. Mai) nachmittags nach 3 Uhr im Müglitztal in der Nähe des Bahnhofes Bärenstein. Ein von der Städtischen Straßenbahn zu Dresden geleiteter Autobus hatte den Dresdner Regelklub „Kolonialfahrer“ durch das Ostergebirge geführt und war im Begriff, die Rückfahrt durch das Müglitztal anzutreten. Als der schwere Wagen die Kommunikationsstraße von Heidenau herunter ins Müglitztal fuhr, verlor der Führer die Gewalt über den Wagen. Nach den Angaben des Fahrers war bei einer der starken Stauungen über einen Wasserföhl der Ganghebel herabgesprungen und die Bremse verlagte. Der Führer besaß bei der rasenden Talfahrt noch die Gelistesgegenwart, den Wagen kurz vor seinem Eintreffen im Tal auf eine Wäschung an der Straße zu lenken. Hierbei brach die Vorderachse des Wagens, der umstürzte und quer über die Straße zu liegen kam. Nur wenige Meter weiter wäre der vollbesetzte Wagen in das tiefe Flußbett der Müglitz geraten und wahrscheinlich vollständig zerschellt. Die Folgen für die Besatzung des Fahrzeuges wären dann katastrophal gewesen. Auch so waren aber noch 28 Verletzte zu verzeichnen, die von den rasch zusammengedrängten Sanitätären der umliegenden Städte und Dörfer verbunden und dann nach dem Johanniter-Krankenhaus in Heidenau gebracht wurden. Von hier aus konnten bereits am Abend 22 der Verletzten teilweise mit Notverbänden wieder entlassen werden. Die übrigen sechs, darunter drei Frauen mußten wegen ernstlicher Verletzung im Krankenhaus bleiben.

**Begau.** Auf der Chaussee Begau-Dohrenmüssen verunglückte Donnerstag Nacht der 23-jährige Landwirt Richard Lorenz aus Borschen und sein Freund, der 21-jährige Meusche aus Begau bei Dohrenmüssen, der auf den Sozius saß, mit dem Motorrad. Beide fuhren von einem Vergnügen nach Begau. Beim Nehmen einer Kurve fuhr Lorenz in voller

Fahrt gegen einen Baum. Durch den heftigen Anprall überschlug sich das Motorrad und die beiden Fahrer wurden sechs Meter weit auf die Straße geschleudert. Lorenz war sofort tot, Meusche starb kurz darauf. Ein auf einem Motorrad folgender Freund holte Hilfe aus Begau herbei. Jedoch konnte der Arzt nur noch beider Tod feststellen. Die Verunglückten wurden nach dem Brunauer Spritzenhaus gebracht.

### Reichsbahn und Reparationslast.

Von Dr. Rudolph Schneider.

Die Reichsbahngesellschaft hat eine Erhöhung der Personen- und Gütertarife angekündigt. Damit schließt sich ein weiteres Glied an die schwere und drückende Kette, welche die deutsche Wirtschaft trägt. Raum war im letzten Dezember vom Reichstag die allerdings längst versprochene und zweifellos notwendige Erhöhung der Beamtentgehälter beschlossen worden, die insgesamt 1300 Millionen Mark und davon für die Reichsbahngesellschaft etwa 200 Millionen jährlich ausmacht, als die gesetzliche Verkürzung der Schichten infolge des Arbeitszeitgesetzes schon Ende Januar der deutschen Stahlindustrie die Begründung zu einer mindestens zweiprozentigen Erhöhung der Preise für Walzwerkzeugnisse lieferte. Dann traten im April auf Grund verbindlicher Schiedsprüche die erhöhten Vergarbeiterlöhne in Kraft, in deren Folge am 1. Mai eine Erhöhung der Kohlenpreise um durchschnittlich eine Mark für die Tonne bewilligt werden mußte, an die sich nunmehr in weiterer Folge die soeben bekanntgegebene abermalige Erhöhung der Eisenpreise um vier bis sieben Mk. für die Tonne anschließt. Glied schließt sich an Glied: Mit diesen Erhöhungen von Gehältern, Löhnen, Kohlenpreisen Eisenpreisen begründet die Reichsbahngesellschaft die bevorstehende Tarifierhöhung!

Wie aber sieht es dabei mit denjenigen Zweigen der Wirtschaft, mit Gewerbe, mit Klein- und Mittelbetrieben, die nicht durch starke Syndikate nun einfach eine entsprechende Erhöhung ihrer Preise festsetzen können, sondern die zwar alle jene Unkosten tragen und nun vor allem mit großer Sorge die Frachterhöhung kommen sehen, während sie bei jetzt doch wohl schlechter werdender Konjunktur und verschärften Wettbewerb für sich keine Preiserhöhung durchsetzen vermögen!

Und gerade bei dieser Gelegenheit muß daran erinnert werden, daß ein Faktor in dieser ganzen Kalkulation steckt, auf den wir vielleicht doch bei glücklicher Führung der politischen Geschichte Deutschlands wirksamen Einfluß nehmen können: das ist nämlich die Reparationslast, welche allein für die Reichseisenbahnen 950 Millionen Mark im Jahre beträgt. Rechnet man, daß bei den Eisenbahnen im allgemeinen der Personenverkehr gerade seine Selbstkosten trägt, und daß der Güterverkehr es ist, welcher etwaige Ueberschüsse bringt, so stellt sich die Rechnung folgendermaßen:

Selbst in einem Jahr gesteigerten Verkehrs, wie 1927 es war, kommen aus den Güterverkehr höchstens drei Milliarden Mark. Die Reparationslast beansprucht davon 950 Millionen Mark, rund ein Drittel. Demnach zahlen wir in allen Frachten ein Drittel für die ausländischen Empfänger unserer Tributlasten, und leider werden dadurch die volkswirtschaftlich wichtigsten Industriezweige, die zahllosen mittleren und auch kleineren Betriebe, welche für die Ausfuhr arbeiten, am meisten betroffen. Fracht ist zu zahlen vom Rohstoff zum Halbzeug, zur Veredelungsindustrie; und Industriegebiete, wie Sachsen, aber ebenso Thüringen, Württemberg usw. zahlen für den Bezug ihrer Rohstoffe von den Seehäfen und den entfernteren Gebieten der Rohstoff-industrien her, und dann wieder bei der Ausfuhr Eisenbahnfracht bis zum Seehafen. In jeder Ware, in den Maschinen oder Textilwaren, mit denen unsere Exportindustrie im Auslande gegen fremde Erzeugnisse in scharfen Wettbewerb tritt,

steckt ein großer Anteil Frachtkosten; und ein Drittel davon ist herbeigeführt durch den unerträglichen hohen Tribut an die ehemaligen Feinde. Dies verstärkt natürlich die Sorgen mit welchen unsere Wirtschaft der angekündigten Tarifierhöhungen entgegenblickt. — Die begonnenen Verhandlungen über die sogenannte Kommerzialisierung der Eisenbahn-Obligationen sind daher von höchster Bedeutung für alle, welche von der bevorstehenden Tarifierhöhung betroffen werden. Es handelt sich bekanntlich seit dem Dawesplan um eine der Reichsbahn auferlegte Obligationsschuld von 11 Milliarden Mk., die mit 5% verzinst und mit 1% jährlich getilgt werden müssen, ein Jahresbetrag von demnach 660 Millionen Mk. zu denen eine Verkehrssteuer von 200 Millionen Mark hinzutritt. Wenn Parker Gilbert im vorigen Dezember die Festsetzung einer Endsumme für den Dawesplan angeregt hat, wenn seitdem über diese Dinge Vorverhandlungen im Gange sind, die schon wegen des dringenden Kapitalbedarfs der Reparationsempfänger nicht ergebnislos bleiben dürften, so läßt die erwähnten 12 Milliarden Mark Obligationen der Deutschen Reichsbahngesellschaft das Kernstück der ganzen Frage. — An dieser Stelle fällt die Entscheidung, ob statt weiterer Erhöhungen einmal eine Ermäßigung der unerträglichen hohen Frachten und damit eine Erleichterung der deutschen Ausfuhr sich erreichen läßt. Die 950 Millionen Mark, welche die Reichsbahn jetzt ohne jede Gegenleistung als Tribut ans Ausland abgeben muß, drücken dauernd auf die gesamte Finanzgebahrung der Reichsbahn, sie machen jede Erhöhung der sonstigen Kosten, Löhne und Gehälter doppelt schwer ertragbar, sie unterbinden fast gänzlich selbst den notwendigsten Ausbau des deutschen Eisenbahnnetzes. Allenfalls in Deutschland gibt es Verkehrsprojekte, die schon vor 15 Jahren dringlich waren, aber heute noch hoffnungslos unausführbar sind, weil der Reichsbahn das erforderliche Kapital fehlt. Man erinnere sich an die äußerst schwierigen Verhandlungen, an die unerbittlich hohen Zinsen und unvorteilhaften Bedingungen, zu denen die Reichsbahngesellschaft im vorigen Februar auch nur 100 Millionen Mark durch Verkauf von Vorkaufsoptionen auf dem inländischen Geldmarkt sich zu leihen vermochte, und demgegenüber stellte man die Milliarden Mark, welche die Reichsbahn alljährlich als Tribut abgibt. Auch diese Zusammenhänge beweisen, wie ungeheuer groß die Tragweite der beginnenden Verhandlungen über eine weitere Regelung der Reparationslasten ist, und wieviel davon fast für jeden Einzelnen auf dem Spiel steht. Der Reichstag aber, welcher im Mai für vier Jahre gewählt werden wird, hat dasjenige Reichskabinett zu bilden, welches die Verhandlungen führen soll und hat alsdann über die folgenschweren Gesetze zu beschließen!

### Sport.

Sonntag, den 20. Mai 1928.

#### Handball.

Radeburg I — Jahn I  
Anwurf nachm. 1/2 Uhr in Radeburg

#### Fußball.

Guts Muts - Dresden — Jahn I  
Anstoß nachm. in Dresden.

**Radrennsport.** Himmelfahrt ein Tag des Radports. In den frühen Morgenstunden rollte auf unseren heimischen Straßen der klassische große Germania Preis. Als Sieger aus diesen schweren Wettbewerb gingen folgende Mannschaften hervor: 1. R. V. Wanderfall-Dresden 2:44:11,4; 2. Arminius-Berlin. 3. Opel-Leipzig. 4. R.C. Diamant 1921-Berlin. 5. R.C. Presto-Chemnitz. 6. R.C. Diamant-Chemnitz.

Preis für eine Felleger

